

M. Assumpció Vilà i Planas

Exp. 20OF000029-PM

## **INFORME DE LA SÍNDICA DE GREUGES REFERENT A L'ACTUACIÓ D'OFICI EN MATERIA D'URBANISME, ESPAI PÚBLIC I MOBILITAT**

### **1. Introducció**

1. Justificació i objectius
2. Metodologia
3. Estructura

### **2. Contextualització**

1. Cronologia de la pandèmia
2. La situació als carrers de Barcelona

### **3. Conceptualització**

1. Antecedents
2. La planificació ecosistèmica
3. L'urbanisme tàctic
4. El model urbà de Barcelona

### **4. Marc jurídic**

1. Dret a la ciutat
2. Dret a la mobilitat sostenible
3. Dret al medi ambient i la salut

### **5. Anàlisi i valoració**

1. Descripció de les actuacions tipus
2. Avaluació de les intervencions
3. Consideracions

### **6. Recomanacions**

### **7. Bibliografia**

## **1. INTRODUCCIO**

### **1.1 Justificació i objectius**

La situació d'emergència sanitària generada per la pandèmia derivada de la COVID-19, a partir del mes de març de 2020, ha implicat que els serveis públics s'hagin situat en primera línia de gestió d'una emergència sense precedents, així com de les conseqüències a diferents nivells que se'n deriven.

És en aquest context que, des del mes d'abril de 2020, s'han realitzat una sèrie d'intervencions a l'espai públic, que sota la denominació d'*urbanisme tàctic*, han comportat un replantejament dels usos i una modificació del model de ciutat que possiblement sigui l'avantsala d'un nou model d'urbanisme, amb una visió més ecosistèmica, que ja s'està implementant a les grans ciutats i a nivell mundial.

Fruit d'aquestes intervencions i del seu impacte en la ciutadania, la Sindicatura ha rebut diferents queixes com, per exemple, sobre les noves ocupacions concedides als establiments de restauració, sobre l'ampliació de voreres, sobre els canvis introduïts en els carrils de circulació i d'aparcaments, sobre els talls de circulació en determinats carrers (totalment o parcialment), sobre els canvis de recorregut d'alguns autobusos, sobre l'ús que se'n fa dels nous elements de mobiliari instal·lats, etc., i que també han estat motiu de controvèrsia entre els diferents actors socials.

Tenint en compte que la Carta Europea de Salvaguarda dels Drets Humans a la Ciutat preveu el compromís de les ciutats signatàries a garantir el dret a la ciutat, el qual inclou, entre d'altres, la qualitat de vida (art. I), i fa un especial èmfasi en la protecció dels col·lectius vulnerables, així com altres drets més específics, com són el dret a un medi ambiental (art. XVIII), a un urbanisme harmoniós i sostenible, que procuri una relació harmoniosa entre l'hàbitat, els serveis públics, els equipaments, els espais verds i les estructures destinades als usos col·lectius, recollint el dret dels ciutadans i ciutadanes a la participació per assolir una planificació i una gestió urbanes que assoleixin l'equilibri entre l'urbanisme i el medi ambiental (art. XIX), així com el dret a la circulació i la tranquil·litat (art. XX), i atès que la ràpida implementació d'aquest tipus d'urbanisme tàctic s'ha incrementat de manera exponencial durant aquest període,

M. Assumpció Vilà i Planas

s'ha considerat adient analitzar les possibles afectacions sobre els drets de la ciutadania.

Per tant, atenent que la institució de la Síndica de Greuges de Barcelona té per missió defensar els drets fonamentals i les llibertats públiques, especialment els que es recullen en la Carta Europea de Salvaguarda dels Drets Humans a la Ciutat de Barcelona, i que aquests efectes tenen la facultat discrecional de promoure investigacions d'ofici amb l'objectiu de supervisar les activitats de l'Administració municipal (entre d'altres, l'article 143 de la Carta Municipal de Barcelona; l'article 41.2 de la Carta de Drets i Deures de Barcelona), la Sindicatura, en data 18 de novembre de 2020, inicia aquesta actuació d'ofici amb la finalitat d'**analitzar, en el context de la situació d'emergència sanitària per la COVID-19, l'impacte en els drets de la ciutadania de la nova organització de l'espai públic.**

També es vol posar de manifest que durant aquest any 2020 la síndica de greuges de Barcelona s'ha compromès a incentivar l'acompliment dels 17 Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) que configuren l'Agenda 2030, aprovada per les Nacions Unides el 25 de setembre de 2015, atenent la Mesura de Govern de l'estratègia per a l'impuls de l'Agenda 2030 de Barcelona, presentada en el Plenari de 31 de gener de 2020, i és per això que s'assumeixen com a propis els ODS en la tramitació de totes les queixes que fan referència a algun dels cinc àmbits d'actuació en què es basa l'Agenda 2030 i que són d'aplicació en aquest treball que ens ocupa:

- Persones (no deixar ningú enrere).
- Prosperitat (economia més responsable i inclusiva).
- Planeta (cuidar el medi ambient).
- Pau (societats justes i pacífiques).
- Aliances (enfortir aliances entre governs, sector privat i societat civil).

La denominada Nova Agenda Urbana contribueix a la implementació i la localització integrades de l'Agenda 2030 per al Desenvolupament Sostenible i a la consecució dels ODS i les seves fites, inclòs l'Objectiu 11 d'aconseguir que les ciutats i els assentaments humans siguin inclusivament, segurs, resilents i sostenibles.

Conscients de les complexitats que engloba una situació d'emergència sanitària com la que vivim, l'estudi se centra en la perspectiva dels drets humans a la ciutat i en l'aplicació dels principis de la bona Administració, per tant, no té la voluntat de ser un estudi científic o tècnic sobre la temàtica, sinó que parteix de la preocupació per la possible afectació de drets a les persones amb la nova organització de l'espai públic.

## 1.2 Metodologia

En primer terme, s'ha realitzat un treball de recopilació i estudi de les queixes rebudes a la institució sobre l'objecte d'anàlisi, així com l'estudi del marc jurídic que ho fonamenta, la normativa aplicable en relació amb el dret al medi ambient, l'urbanisme, l'espai públic i la mobilitat, així com altres aspectes transversals, com són l'accessibilitat, la seguretat, la informació i participació i la bona Administració.

Per aprofundir en les circumstàncies concurrents, s'ha procedit a analitzar la documentació tècnica de referència i a sol·licitar informació a l'Àrea d'Ecologia, Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona sobre les tipologies d'intervencions dutes a terme a l'espai urbà a partir del mes de març de 2020, motivades o accelerades per la pandèmia.

Atenent l'objecte d'anàlisi, s'ha considerat adient incorporar una mirada tècnica en la comprensió del marc científicoteòric que sustenta el model d'intervenció; per a aquesta fase s'ha comptat amb la col·laboració de **Elisava Research**,<sup>1</sup> que ha aportat l'experiència i expertesa en recerca en disseny i ciutat, i concretament en formats de disseny temporal i arquitectura efímera amb impacte social a l'espai públic. Això ha permès, d'una banda, mitjançant la metodologia de revisió integrativa, realitzar una recopilació exhaustiva de la bibliografia i la informació publicada sobre el tema, i de l'altra, fer un estudi taxonòmic per caracteritzar les intervencions temporals realitzades a l'espai urbà de Barcelona, aportant un marc interpretatiu sobre urbanisme tàctic que ha facilitat l'anàlisi sobre l'afectació de drets que contribueixen al benestar de la ciutadania, amb la intenció expressa de descobrir oportunitats i identificar àmbits de millora.

---

<sup>1</sup> Paez, Roger, Faura, Ramon, Araya, María i Joelle Nader. Urbanisme tàctic en temps de pandèmia: Intervencions temporals en l'espai urbà de Barcelona motivades per la COVID-19. Barcelona: Elisava Research i Sindicatura de Greuges de Barcelona, 2021.

M. Assumpció Vilà i Planas

### **1.3 Estructura**

El present informe consta de 7 capítols.

El primer és la introducció on s'exposa la justificació, els objectius i el mètode de treball.

En el segon capítol es presenta quina és la situació des de la declaració de l'estat d'alarma fins a la data del present informe, per poder objectivar les causes i els objectius de les intervencions temporals a l'espai urbà.

En el tercer capítol s'introdueix el marc general per incardinar les intervencions temporals a l'espai urbà en una visió més àmplia. La intenció és centrar el debat sobre urbanisme tàctic en relació amb els nous models urbans i tendències socials actuals.

En el quart capítol es desenvolupa de manera àmplia el marc jurídic que situa la perspectiva de drets des de la qual es realitza l'anàlisi i valoració posterior.

En el cinquè capítol es caracteritzen les intervencions temporals a l'espai urbà de Barcelona motivades per la COVID-19 a partir d'una taxonomia de múltiples entrades: tipologia, elements, ús, materials, etc. S'analitzen els punts forts i els punts febles d'una sèrie de casos d'estudi representatius de totes les famílies reconegudes amb la intenció d'identificar oportunitats de millora i eliminar, en la mesura del possible, els elements menys adients. A posteriori es fa una valoració de les intervencions temporals realitzades a l'espai urbà de Barcelona en temps de pandèmia, d'acord amb els casos d'estudi treballats i les generalitzacions que aquests permeten i atenent la possible vulneració dels drets de les persones.

En el sisè capítol la síndica emet unes recomanacions, a partir d'un seguit ordenat d'opinions fonamentades i, en la mesura del possible, contrastades, amb la voluntat que ajudin els responsables municipals a prendre decisions encaminades a millorar l'aplicació, el disseny i l'ús de l'urbanisme tàctic a Barcelona.

El setè capítol conté la bibliografia amb què s'ha treballat.

## 2. CONTEXTUALITZACIÓ

### 2.1 Cronologia de la pandèmia

El 14 de març de 2020, dissabte, el Consell de Ministres aprova el Decret d'estat d'alarma.<sup>2</sup> Es confina tota la població de l'Estat espanyol i s'atura bona part de l'activitat industrial, comercial i de restauració.

En principi es preveu un estat d'alarma de dues setmanes. Es limita radicalment el dret a la mobilitat dels ciutadans. Tothom és confinat al seu domicili, excepte determinats supòsits regulats. Atenent l'evolució negativa de la pandèmia i la situació sanitària, es va prorrogar l'estat d'alarma i les condicions de confinament domiciliari fins al diumenge 26 d'abril, quan després de quaranta dies es fa efectiva una primera mesura de relaxament: entre les 9:00 i les 21:00 h es permet sortir als menors, fins a 14 anys, acompanyats d'un adult, no més d'una hora i sense allunyar-se més d'un quilòmetre del domicili.

Després de més de quaranta dies de confinament, els ciutadans ocupen els carrers de forma massiva. S'assisteix a una situació paradoxal on la mateixa població surt massivament a carrers i places, alhora que es queixa de la impossibilitat de passejar pel carrer a causa de la manca d'espai hàbil per als vianants.

El 28 d'abril de 2020 el Govern espanyol presenta el seu pla de desescalada en quatre fases per recuperar una nova normalitat. La desescalada, més que alleujar els primers símptomes físics i psíquics del confinament, es planteja també com un intent de reactivar l'economia. S'anuncia que, a partir del 2 de maig de 2020, es podrà sortir a fer esport o a passejar sols o amb les persones amb les quals s'està confinat, i s'inicia un procés de desescalada progressiu, condicionat a indicadors epidemiològics i sanitaris, fet aquest que fa preveure un ús intensiu de l'espai públic, especialment el destinat a vianants, i, per tant, era necessari adaptar l'espai públic **als usos i amplades que la situació excepcional requeria**.

---

<sup>2</sup> RD 463/2020, de 14 de març, que declara l'estat d'alarma  
<[https://www.boe.es/biblioteca\\_juridica/codigos/codigo.php?id=355&modo=2&nota=0&tab=2](https://www.boe.es/biblioteca_juridica/codigos/codigo.php?id=355&modo=2&nota=0&tab=2)>.

M. Assumpció Vilà i Planas

És en aquest marc d'urgència sanitària, en què calia trobar l'equilibri entre facilitar la mobilitat a la ciutadania, i especialment als vianants, aplicant criteris de protecció de la salut, com és la distància de seguretat, que cal entendre a partir de les mesures d'urgència preses en el Plenari Municipal de l'Ajuntament de Barcelona del dia 25 d'abril de 2020, entre les quals s'inclouen accions vinculades a l'urbanisme tàctic.

Tot i la finalització del primer estat d'alarma, el 21 de juny de 2020, atenent l'evolució de la pandèmia i els seus efectes sobre la salut, en data 25 d'octubre de 2020 es va decretar un segon estat d'alarma,<sup>3</sup> el qual ha estat prorrogat fins al 9 de maig de 2021, per tant, les limitacions i condicionants sobre els desplaçaments i les activitats de la ciutadania s'han mantingut en major o menor mesura fins a la data, fet que incideix en la dinàmica de la ciutat i, en concret, en els usos de l'espai públic.

Per tant, tot i que moltes de les valoracions efectuades parteixen de l'anàlisi de **mesures adoptades a partir d'una situació d'excepcionalitat, les recomanacions estan orientades basant-se en la previsió d'un major ús de l'espai públic i en conseqüència de les mesures que constitueixen l'urbanisme tàctic.**

## **2.2 La situació als carrers de Barcelona**

El confinament va deixar imatges insòlites, especialment als barris més acostumats al tràfec turístic, de carrers buits i comerços tancats. L'absència de cotxes va permetre recuperar els balcons com a espai de lleure dins de casa. No només per la necessitat de sortir fora de la població confinada, sinó per una inèdita qualitat de l'aire de Barcelona. Les restriccions durant el confinament van fer caure dràsticament el trànsit de Barcelona.

Durant aquest període, com és evident, van disminuir considerablement les queixes presentades en aquesta Sindicatura per molèsties generades pel funcionament d'activitats diverses i usos inapropiats i/o incívics de l'espai públic, i van augmentar altres tipus de queixes per molèsties, principalment generades per qüestions de veïnatge.

---

<sup>3</sup> RD 932/2020, de 25 d'octubre, que declara l'estat d'alarma.

A les mesures restrictives del confinament, s'hi sumaven unes condicions meteorològiques, de vent i pluja, favorables per als indicadors de qualitat ambiental. Segons l'Agència de Salut Pública de Barcelona (ASPB), entre el 14 de març i el 2 d'abril de 2020, la contaminació per diòxid de nitrogen (l'NO<sub>2</sub> és l'indicador principal de les emissions de trànsit) havia caigut un 69 %. Per primera vegada, la qualitat de l'aire a Barcelona entrava dins dels paràmetres recomanats per l'OMS.

Els estudis sobre impacte acústic, com en el cas de la contaminació per diòxid de nitrogen, també coincidien a assenyalar millores mai assolides abans. Artèries principals com la Gran Via de les Corts Catalanes, el carrer Aragó o la Diagonal, havien deixat de ser espais sorollosos.

A la nova conscienciació d'una Barcelona menys contaminada i sorollosa, com a motor de canvi en el tractament de l'espai públic, s'hi afegia un altre factor, potser menys positiu i, en tot cas, d'una urgència inqüestionable: la necessitat de disposar de prou espai al carrer perquè els vianants hi poguessin circular amb un grau de densitat prudent respecte dels riscos de contagi.

Les mesures d'urgència adoptades per l'Ajuntament de Barcelona en el Ple del 25 d'abril de 2020 tractaven d'anticipar-se a la necessitat d'espai públic a mesura que les fases de la desescalada s'anessin implementant. Les mesures es concentraven fonamentalment en temes de mobilitat, preveient un augment de desplaçaments de vianants.



M. Assumpció Vilà i Planas

### **3. CONCEPTUALITZACIÓ**

#### **3.1 Antecedents de l'urbanisme tàctic**

Les malalties infeccioses han estat des de fa temps un dels motors de renovació urbana. La millora de les condicions sanitàries de les ciutats van motivar a redissenyar les ciutats a la fi de segle XIX, i es van centrar en espais urbans en condicions nefastes provocades per altres epidèmies (còlera, tuberculosi, grip, disenteria, diftèria i un llarg etcètera), els efectes negatius de la industrialització (contaminació, malnutrició, densitat excessiva), i la pèrdua d'espais verds a les ciutats, entre d'altres.

Sumat a l'anterior, cal destacar que, avui en dia, entre altres factors que atempten contra la salut urbana, es troben els habitatges deficients, l'amuntegament poblacional, la contaminació de l'aire, l'aigua potable insuficient o contaminada, els serveis de sanejament i l'eliminació de deixalles sòlides inadequada, les malalties transmeses per vectors associats a la vida urbana, les deixalles industrials, l'augment del trànsit de vehicles motoritzats, o l'estrès associat a la pobresa i la desocupació.

L'estratègia One Health de l'OMS adverteix que la urbanització i el canvi urbà comporta riscos creixents en termes de malalties d'interfície animal-humà. Per aquesta raó, promou estudiar la relació entre **la planificació urbana i la seguretat sanitària a través d'una perspectiva de "sistemes" per a la salut** (Connolly, 2020).

Tot i que ja existeixen antecedents sobre estratègies urbanes en relació amb la salut en diversos aspectes, moltes ciutats no estaven preparades per a la pandèmia, sobretot aquelles on no s'havien prioritzat polítiques urbanes. No obstant això, es destaquen alguns exemples, com el cas de les ciutats angleses, que abans de la pandèmia ja comptaven amb una àmplia xarxa de parcs i espais oberts accessibles (De Gracia, 2020).

Per tot l'anterior, l'entitat professional de l'urbanisme es defineix com una guardiana de l'interès públic on s'ha de promoure "la salut, la seguretat i el benestar general" (Banai, 2020).

### 3.2 La planificació ecosistèmica

El món continua enfrontant-se a una sèrie de problemes que posen en perill els delicats equilibris dinàmics del planeta i la mateixa continuïtat de la humanitat. A causa del creixement demogràfic massiu i de la concentració de població a les ciutats, repensar els hàbitats urbans és i seguirà sent un dels principals problemes que la humanitat i el planeta han de tractar, ja que es preveu un creixement de la població global sostingut i una concentració encara més gran de persones a les ciutats.

La majoria d'aquests problemes es poden trobar en dos factors principals, sovint interrelacionats: l'abús de la natura i la desigualtat social. El primer fa referència als problemes de supervivència i al llegat malmès, si no ho corregim, que deixarem a les properes generacions: emergència climàtica, malbaratament energètic, contaminació. El segon fa referència a problemes de convivència: abús de poder, concentració de riquesa i oportunitats o segregació espacial, entre d'altres. Aquests problemes estructurals també identifiquen els principals reptes de la societat que tracten respectivament sobre la transferència transcrònica de riquesa del present al futur i la transferència sincrònica de riquesa entre la població mundial, sempre entenent la riquesa com a recursos materials i energètics, però també com a patrimoni social, cultural i relacionat amb la memòria.

En els nous plantejaments de model urbà, en els àmbits social, econòmic i urbanístic, hi ha un consens científic suficient, tot i que no pas indiscutible, per afirmar que el tipus de model urbà que ofereix més esperances per afrontar amb èxit les emergències ambientals i socials és el d'una ciutat compacta, complexa, metabòlica i cohesionada socialment, organitzada com una xarxa distribuïda de ciutats interrelacionades però relativament autònomes.<sup>4</sup>

Per tant, els quatre grans eixos amb els quals es basa la planificació ecosistèmica són els següents:

**La compacitat i funcionalitat urbana** és l'eix que atén la morfologia i les solucions formals: densitat edificatòria, distribució d'usos espacials, el percentatge d'espai verd o

---

<sup>4</sup> Vegeu Baran, 1964, per la distinció que Paul Baran fa entre xarxes centralitzades, descentralitzades i distribuïdes; per a la seva aplicació al planejament urbà, vegeu Allen, 1999; Dupuy, 2008; Chakrabati, 2013.

M. Assumpció Vilà i Planas

de viari. Determina la proximitat entre usos i funcions urbanes. És l'eix, a més, que defineix la funcionalitat de sistema i l'escenari de mobilitat i espai públic.

**La complexitat urbana** atén l'organització urbana, el grau de convivència d'usos i funcions implantades o a implantar en un territori. La complexitat urbana és el reflex de les interaccions que s'estableixen a la ciutat entre els diferents ens organitzats. S'inclouen en aquest component de model els fluxos d'informació, base de les ciutats intel·ligents. En aquest eix s'inclou, també, la biodiversitat com a expressió de la complexitat biològica que conviu amb els éssers humans en l'ecosistema urbà.

**El metabolisme urbà** pretén l'eficiència dels fluxos de materials, aigua i energia, suport de qualsevol sistema urbà per mantenir la seva organització i evitar ser contaminat. La gestió dels recursos naturals ha d'assolir la màxima eficiència en el seu ús amb la mínima pertorbació dels ecosistemes de suport, d'acord amb el quart règim metabòlic. A causa de les característiques intrínseques dels ecosistemes urbans la proposta metabòlica ha de transcendir-los i inserir-los en una matriu regional més àmplia on puguin desenvolupar les seves funcions de generació, regeneració i reproducció. L'escala regional amb la definició de geometries variables per a cada un dels components metabòlics és clau per al desenvolupament d'estratègies tendents a l'autosuficiència amb recursos renovables.

**La cohesió social** tracta de la convivència entre les persones que habiten l'espai urbà i les relacions que estableixen entre si. Les ciutats no poden satisfer la seva funció de motor de progrés social, de creixement econòmic i democràcia, a menys es mantingui l'equilibri social, tant intraurbà com interurbà, que es protegeixi la seva diversitat cultural i que s'estableixi una elevada qualitat urbana. En un context atent a la vulnerabilitat social, la barreja de rendes, cultures, edats i professions, té un efecte estabilitzador sobre el sistema urbà.

Quatre eixos íntimament relacionats que interactuen sinèrgicament per donar respostes integrades a realitats urbanes en processos de rehabilitació i regeneració i, també, per acompanyar les planificacions de nous desenvolupaments urbans.

Adaptant la modelització sintètica a partir del marc teòric i metodològic de l'ecologia, l'urbanisme ecosistèmic estableix relacions creuades entre els quatre eixos descrits

per generar 15 principis rectors que serveixen de base de disseny i criteris d'avaluació.<sup>5</sup>

### 3.3 L'urbanisme tàctic

Els instruments de planejament i desenvolupament urbà s'estructuren segons dos eixos, l'escala (territori, àrea metropolitana, ciutat, barri, edifici) i l'aproximació (estratègia o tàctica).

Si bé l'escala és un concepte clarament establert, la distinció entre estratègia i tàctica no ho és tant, i és molt rellevant en la discussió del present estudi. L'estratègia és un pla general o un conjunt d'objectius, mentre que les tàctiques són les accions específiques per aconseguir-los. De manera bàsica, l'estratègia defineix el “què” i el “per què”, mentre que la tàctica el “quan” i el “com”.

Prenent totes aquestes qüestions en consideració, es pot estructurar el camp de l'urbanisme en tres grans grups: planejament, projecte urbà i urbanisme tàctic.

**El planejament o ordenació urbanística** és una disciplina ben consolidada i amb una llarga tradició, que disposa de diversos instruments legalment establerts i amb uns límits prou clars: planejament estratègic, planejament territorial, planejament sectorial, planejament general i planejament derivat (que, al seu torn, compta amb diversos instruments, com ara plans especials, plans parcials, plans de reforma interior, i un llarg etcètera). El planejament és l'estadi més estratègic de la intervenció urbana, i marca les línies rectores del desenvolupament de la ciutat sense oferir una solució tancada, amb la intenció de generar un marc comú per a les intervencions arquitectòniques, d'infraestructura, espai públic i paisatge que acabaran determinant en concret la realitat física de la ciutat.

---

<sup>5</sup> Els principis són els següents: compacitat en lloc de dispersió / descompressió en lloc de compressió / accessibilitat en lloc de mobilitat privada / ciutadà en lloc de vianant / habitabilitat a l'espai públic / complexitat en lloc de simplificació / hiperconnectivitat / espai verd en lloc d'asfalt / autosuficiència en lloc de dependència / autosuficiència hídrica / reduir, reutilitzar, reciclar en lloc de residus / adaptar-se i mitigar l'impacte del canvi climàtic / cohesió social en lloc d'exclusió social / accés universal a l'habitatge en edificis més sostenibles / equilibri de recursos i distribució d'equipaments. Per a un resum, vegeu Charter for the Ecosystemic Planning of Cities and Metropolises 2019: 84-85. Vegeu, per a una versió resumida, Rueda, 2020: 29-33.

M. Assumpció Vilà i Planas

**El projecte urbà** apareix com a disciplina i en el seu sentit actual, a mitjans del 1980.

Es tracta d'un projecte urbà integrat que explora el punt de trobada entre urbanisme i arquitectura tradicionals, utilitzant els elements físics de l'arquitectura tradicional (edificis, infraestructures, espais públics) per enfrontar-se a qüestions urbanes i de model de ciutat de manera específica. El projecte urbà, també anomenat *acupuntura urbana*, busca resoldre, de manera específica i en un lloc concret, les estratègies urbanes planejades per l'urbanisme tradicional. En aquest sentit, està a cavall entre la visió estratègica del planejament i la visió tàctica de l'arquitectura: el projecte urbà és "un projecte mixt amb diverses funcions principals, en un espai delimitat però estratègic i amb uns instruments projectants a mig camí entre la definició arquitectònica i l'ordenació urbanística".<sup>6</sup>

Aquests dos conceptes constitueixen l'urbanisme tradicional (el planejament, així com, en menor mesura, el projecte urbà) que planifica grans projectes i infraestructures que transformen la ciutat, però per executar-los cal una gran inversió tant en temps com en recursos.

**L'urbanisme tàctic** és l'estadi d'intervenció urbana d'escala menor, velocitat major, i component tàctic major. L'urbanisme tàctic és la lògica d'intervenció urbana més recent i menys consolidada, però precisament per això és una de les que estan creixent més en aquests moments i en la qual se centra l'interès del present estudi. No obstant això, abans de focalitzar l'urbanisme tàctic i la seva aplicació a la Barcelona de la pandèmia, cal deixar ben clar que no es tracta pas de situar una aproximació al projecte de la ciutat per damunt d'una altra, sinó de ser capaços de combinar de manera articulada els múltiples nivells de l'urbanisme amb l'objectiu últim de generar la millor de les ciutats possibles per a la millor ciutadania possible.

Per tant, l'urbanisme tàctic es refereix a projectes de petita escala, baix pressupost, que utilitzen la capacitat agent de l'arquitectura i el disseny per intervenir en l'espai urbà amb la intenció d'experimentar amb petits canvis graduals per millorar el nostre entorn, per tal de generar un impacte positiu directe sobre l'espai públic i la ciutadania. En la seva accepció més comuna, l'urbanisme tàctic es basa, a nivell espacial, en accions d'escala petita que tenen un propòsit més gran, i en l'eix temporal, en accions ràpides amb un efecte transformador tan immediat com acumulatiu a llarg termini.

---

<sup>6</sup> Solà-Morales, 1999.

L'urbanisme tàctic, en definitiva, es caracteritza per la immediatesa i l'economia, però malgrat l'escassa inversió en temps i recursos, pot aconseguir un gran impacte social, i prioritza la persona, la mobilitat, la salut i la resta de drets dels habitants.

### 3.4 El model urbà de Barcelona

Recentment, l'urbanisme tàctic, tant a Barcelona com a la resta del món, s'ha vist associat gairebé exclusivament a mesures urbanístiques d'urgència relacionades amb la necessitat de guanyar espai per als ciutadans en el context de la pandèmia. Els formats més habituals són temporals i reversibles, com ara talls puntuals del trànsit, zones per a vianants o jocs infantils pintats sobre l'asfalt, elements que delimiten espais per a terrasses en zones d'aparcament, o ampliació de voreres al costat de carrils de circulació rodada. Cal recordar, però, que el concepte i la pràctica de l'urbanisme tàctic és molt més ampli, i molt anterior a l'actual crisi sanitària.

Algunes experiències primerenques (per exemple, Paris-Plages, iniciada el 2002) van animar moltes ciutats a incorporar gradualment formats d'intervencions tàctiques basades en la rapidesa d'implementació, l'economia i el gran impacte social. Allò que **els caracteritza per sobre de tot és la seva visió tàctica, és a dir, la capacitat d'aprofitar, en un lloc i una situació concreta, les oportunitats per aconseguir, amb rapidesa i economia, espais dignes per al gaudi i l'expressió ciutadana.** Malgrat que majoritàriament són temporals, reversibles i excepcionals, els projectes d'urbanisme tàctic tant poden ser temporals com permanents, tant poden ser reversibles com fixos, tant poden respondre a mesures excepcionals com a mesures estructurals.

Barcelona ha estat una de les ciutats pioneres a explorar els camins d'aquesta aproximació tàctica a l'urbanisme, des dels petits projectes urbans de la Barcelona preolímpica que, com a actuacions ràpides, econòmiques i de gran impacte social, es podrien considerar els veritables precursors de les intervencions tàctiques, fins a les experiències de disseny, ús i gestió temporal de l'espai urbà com ara la superilla-pilot del Poblenou o la més recent superilla Sant Antoni.

M. Assumpció Vilà i Planas

Abans de les grans inversions olímpiques, però, l'urbanisme de Barcelona va ser internacionalment reconegut per una sèrie de petits projectes que van generar grans millores urbanes a partir d'intervencions específiques i deslocalitzades, com ara les places de Gràcia.

També el model de superilla té les seves arrels a Barcelona, concretament en el pla d'Eixample de Barcelona, conegut com Pla Cerdà. Ja en el seu llibre de 1859, *Teoría General de la Urbanización*, Cerdà desenvolupa la idea de blocs de ciutats (que ell anomena *inter-vies*) i suggereix la possibilitat d'establir jerarquies de mobilitat entre els carrers que donarien lloc a unitats d'escala més gran. El Pla Director de Barcelona de 1954 va consolidar aquesta idea que es va fer realitat sobretot a la part central del Districte de Sant Martí. Però la conceptualització contemporània del model de superilla es deu a la idea d'un nou model de mobilitat que té una enorme influència no només en el transport, sinó també en els fronts ecològic i social, i ofereix, potencialment, una millora de la qualitat de l'aire, la contaminació acústica, el verd, l'espai públic i la vida cívica.

És important recordar que la combinació de les propostes estratègiques del planejament urbanístic tradicional (per exemple, el desenvolupament de la ciutat a partir de planejament derivat dins del marc del PGM de 1974), intervencions situades a mig camí entre la visió estratègica i l'acció tàctica (per exemple, projectes urbans com la plaça de les Glòries, Casernes de Sant Andreu, Nau Ivanow o Can Batlló), i intervencions tàctiques (per exemple, Nau Bostik, superilla Sant Antoni, Obrim Carrers, festes [festes majors de barri, la Mercè, Santa Eulàlia, Reis], fires tradicionals [Santa Llúcia, Sant Ponç, Sant Tomàs, Rams], mercats intermitents [Mercat Dominical de Sant Antoni, Mercats dels Encants, Mercat de Numismàtica i Filatèlia de la Plaça Reial, Mercats de Pagès en diversos barris] o equipaments mòbils [punt verd mòbil, bibliobús]), han estat una constant en la política urbana i el model de ciutat de Barcelona en tots els mandats municipals, i es pot arribar a afirmar que el consens sobre el model urbà de Barcelona ha estat i és força ampli i relativament estable des de fa dècades.

Sobre les noves mesures adoptades en clau d'urbanisme tàctic, la síndica ha rebut queixes principalment sobre el canvi forçat, per la nova distribució de l'espai, d'ubicació d'alguns contenidors de recollida d'escombraries per les molèsties que

suposen als seus usuaris degut al desplaçament que comporta, i sobre les ampliacions d'espai públic destinat als establiments de restauració en zones que possiblement abans del confinament eren més tranquil·les pel que fa a la presència de persones, i que amb aquestes autoritzacions ocasionen més molèsties per soroll als veïns. També s'han rebut queixes sobre els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica, així com l'organització d'alguns entorns escolars, i sobre afectacions al transport, tant públic com privat, que han comportat algunes d'aquestes intervencions a l'espai públic, com les englobades en el programa Obrim Carrers.



M. Assumpció Vilà i Planas

#### **4. MARC JURÍDIC**

##### **4.1 Dret a la ciutat**

La Carta Europa de Salvaguarda dels Drets Humans a la ciutat<sup>7</sup> defineix en l'article I el dret a la ciutat, entesa com l'espai col·lectiu que pertany a tots els seus habitants, que tenen dret a trobar-hi les condicions per a la seva realització política, social i econòmica, assumint les autoritats municipals el foment, de la dignitat i la qualitat de vida dels seus habitants.

**El dret a la ciutat està explícitament** reconegut en la Resolució 71/256, de 23 de desembre de 2016, de les Nacions Unides,<sup>8</sup> que recull la Declaració de Quito sobre ciutats i assentaments humans sostenibles per a tothom, coneguda com la **Nova Agenda Urbana**. Concretament en el seu apartat 11 exposa:

“Compartim l'ideal d'una ciutat per a tothom, referint-nos a la igualtat en l'ús i el gaudi de les ciutats i els assentaments humans i **buscant promoure la inclusivitat i garantir que tots els habitants**, tant de les generacions presents com futures, sense discriminació de cap tipus, **puguin crear ciutats i assentaments humans justs, segurs, sans, accessibles, assequibles, resilients i sostenibles i habitar-hi, a fi de promoure la prosperitat i la qualitat de vida per a tothom.**

Fem notar els esforços d'alguns governs nacionals i locals per consagrar aquest ideal, conegut com “**el dret a la ciutat**”, en les seves lleis, declaracions polítiques i cartes.”

Entre altres compromisos s'estableix:

- Treballar en pro d'un canvi de paradigma urbà cap a l'adopció d'una Nova Agenda Urbana que:
  - a) **reorientarà la manera de planificar, finançar, desenvolupar, administrar i gestionar les ciutats** i els assentaments humans, i **reconeix**

<sup>7</sup> Carta Europea de Drets Humans a la Ciutat, Saint-Denis (2000)  
<[https://repositori.lecturafacil.net/sites/default/files/2013%20Carta%20europea%20salvaguarda%20BCN\\_CAT.pdf](https://repositori.lecturafacil.net/sites/default/files/2013%20Carta%20europea%20salvaguarda%20BCN_CAT.pdf)>.

<sup>8</sup> Nova Agenda Urbana, Programa de les Nacions Unides per als assentaments humans. Hàbitat III. Quito, 2016 <<http://uploads.habitat3.org/hb3/New-Urban-Agenda-GA-Adopted-68th-Plenary-N1646660-S.pdf>>.

**que el desenvolupament urbà i territorial sostenible** és un element indispensable per assolir el desenvolupament sostenible i la prosperitat per a tots (...).

b) Reconeixerà la funció rectora dels governs nacionals, segons escaigui, en la definició i aplicació de polítiques urbanes inclusives i eficaces i lleis per al desenvolupament urbà sostenible, així com les contribucions igualment importants dels governs subnacionals i locals, de la societat civil i altres interessats pertinents, de manera transparent i responsable;

c) Ha d'adoptar **enfocaments de desenvolupament urbà i territorial sostenibles i integrats, centrats en les persones**, que tinguin **en compte l'edat i el gènere**, mitjançant l'aplicació de polítiques, la formulació d'estratègies, la creació de capacitat i l'adopció de mesures en tots els nivells, sobre la base de factors impulsors del canvi.

- **No només promoure sinó també fer realitat el desenvolupament urbà sostenible.**

Tot i que el dret a la ciutat no el trobem regulat de manera específica en la nostra legislació, sí que trobem algunes referències, entre d'altres l'article 3 del Reial decret legislatiu 7/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei del sòl i rehabilitació urbana, on es fa una menció a la **interconnexió entre el desenvolupament sostenible, competitiu i eficient del medi urbà (...)** b) a la **regeneració i renovació dels teixits urbans existents, quan siguin necessàries per assegurar als ciutadans una adequada qualitat de vida (...).**

Finalment, en el cas de la ciutat de Barcelona, la Carta de Ciutadania. Carta de drets i deures de Barcelona reconeix el dret de les persones a trobar-hi les condicions socials, econòmiques, polítiques, culturals, ambientals i d'accessibilitat universal per viure-hi dignament (art. 4).

Per tant, si bé podem considerar que és un dret abstracte, implica entendre la ciutat, no només des del marc geogràfic i d'ordenació del territori, sinó com a espai col·lectiu on les administracions han de garantir els drets humans, i especialment aquells que afecten els col·lectius més vulnerables. Concretament, i en relació amb el tema que ens ocupa i en la lògica definida en la Nova Agenda Urbana, compromís mundial amb el desenvolupament urbà sostenible, **la qualitat de vida a la ciutat està estretament**

M. Assumpció Vilà i Planas

**l·ligat a drets com són la mobilitat sostenible i l'urbanisme harmoniós, el medi ambient i la salut.**

#### **4.2 Dret a la mobilitat sostenible**

L'any 1988 el Parlament Europeu<sup>9</sup> va acordar la Resolució (A2-154/88), de 12 d'octubre, coneguda com a **Carta Europea dels Drets del Vianant**, en què es preveu el dret dels i les vianants a gaudir d'un ambient sa i un espai públic segur (art. 1), i es posa un èmfasi especial a la dimensió humana (art. 2) i la protecció de col·lectius com els infants, la gent gran i les persones amb discapacitat (art. 3 i 4). Així mateix, **la Carta evidencia la relació directa entre medi ambient i mobilitat** (art. 6).

És aquesta una mirada més àmplia, que incorpora la dimensió social i posa el focus en una dimensió social i pública, i se centra en la interacció dels individus, la gestió de l'espai públic, les infraestructures i els mitjans de transport.

En aquesta línia, la **Carta Europea de Salvaguarda dels Drets Humans a la Ciutat (CEDHC)**,<sup>10</sup> signada l'any 2000 per l'Ajuntament de Barcelona, suposa el compromís de les autoritats locals a reconèixer el dret de la ciutadania a tenir uns mitjans de transport compatibles amb la tranquil·litat a la ciutat, a afavorir els transports públics accessibles a tothom i a controlar el trànsit automobilístic i garantir-ne la fluïdesa, alhora que es respecta el medi ambient (art. XX).

L'any 2007, la Comissió Europea publica el **Llibre verd de la mobilitat urbana**,<sup>11</sup> en què es planteja el fet que una gran part de la població resideix en nuclis urbans i és necessari trobar fórmules per garantir una major qualitat de vida. Planteja de forma explícita el concepte de mobilitat i el repte de **reconciliar el desenvolupament econòmic de les ciutats amb la seva accessibilitat, d'una banda, amb la millora de la qualitat de vida i la protecció de l'entorn, de l'altra.**

<sup>9</sup> Resolució A2-154/88. C 290 de 14. 11. 1988, p. 51  
<<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/2e48ac50-d28b-4caa-b33b-6b7c9ccdf6e8/language-es>>.

<sup>10</sup> Carta Europea de Salvaguarda dels Drets Humans a la Ciutat, Ajuntament de Barcelona, 21 de juliol de 2000 <<https://www.idhc.org/arxius/recerca/CartaEuropea.pdf>>.

<sup>11</sup> <<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0551:FIN:ES:PDF>>.

El 2 de desembre de l'any 2015, el Parlament Europeu va dictar la **Resolució, sobre mobilitat urbana sostenible** (apartats 5, 9 i 14).<sup>12</sup> El text posa un èmfasi especial en la necessitat d'elaborar **plans de mobilitat**, entesos com a instruments importants per facilitar solucions adequades i en matèria de mobilitat segura a tots els ciutadans i ciutadanes, i especialment tenint en compte les necessitats especials de les persones amb mobilitat reduïda. Entre altres aspectes, es demana a les ciutats que avaluïn acuradament les necessitats de la ciutadania i de les empreses, i les característiques específiques dels modes de transport per garantir la mobilitat sostenible a les ciutats, així com que adoptin les **mesures necessàries per millorar la qualitat de vida a les ciutats per tal de fomentar un canvi modal cap a modes de transport sostenibles, inclòs el caminar i la bicicleta**, i promoure una política intermodal i / o comodal integrada.<sup>13</sup>

Seguint les directrius marcades per Europa, i en l'exercici de llurs competències municipals sobre mobilitat definides per la Llei 22/1998, de 30 de desembre, de la Carta Municipal de Barcelona,<sup>14</sup> regulada en el capítol VII, es defineix el Pla de Mobilitat Urbana (PMU), entès com l'instrument de planificació on es defineixen les línies d'actuació que han de governar la mobilitat urbana. Mobilitat que ha de ser accessible i de qualitat, d'acord amb l'article 32 de la Carta de Ciutadania. Carta de drets i deures de Barcelona.

El **PMU 2013-2018**,<sup>15</sup> **aprovat abans de la situació d'emergència sanitària**, ja fixava un model de mobilitat més sostenible, eficient, segur, saludable i equitatiu. Plantejava, entre d'altres, la implementació de les **mesures** orientades a ampliar la superfície dedicada a les persones que van a peu de pacificació, així com el compliment dels paràmetres normatius dels llindars de qualitat ambiental, entre d'altres. Preveia promoure els desplaçaments a peu, millorar l'accessibilitat i confort de les voreres i espais per a vianants, per tal de garantir així la seguretat i l'accessibilitat als espais.

---

<sup>12</sup> Sobre els treballs previs: [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2015-0423\\_ES.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2015-0423_ES.html).

<sup>13</sup> Mobilitat Urbana Sostenible, Resolució del Parlament Europeu de 2 de desembre de 2013, "Junts per una mobilitat urbana competitiva i eficient en l'ús dels recursos" (Resolució 2014/2242(INI)) <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015IP0423&from=ES>>.

<sup>14</sup> Llei 22/1998, de 30 de desembre, Carta Municipal de Barcelona  
<<https://ajuntament.barcelona.cat/transparencia/ca/carta-municipal-0>>.

<sup>15</sup> PMU 2013-2018 <<https://www.barcelona.cat/mobilitat/ca/qui-som/pla-de-mobilitat-urbana>>.  
<[https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/documents/pmu\\_sintesi\\_catala.pdf](https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/documents/pmu_sintesi_catala.pdf)>.

M. Assumpció Vilà i Planas

**El nou Pla de Mobilitat Urbana 2019-2024,<sup>16</sup> aprovat el 14 de desembre de 2020, en el context de la crisi sanitària per la COVID-19,** segueix la línia de l'anterior en relació amb l'increment de la mobilitat a peu, generar espais segurs i confortables per als i les vianants.

#### **4.3 Dret al medi ambient i la salut**

Tot i que l'article 12 del Pacte Internacional de Drets Econòmics, Socials i Culturals<sup>17</sup> reconeix el dret de tota persona a gaudir del màxim nivell possible de salut física i mental, és necessari, entre altres qüestions, per fer efectiu aquest dret la millora del medi ambient (1.b) i preveure i tractar malalties epidèmiques (1.c). No va ser la fins a la Declaració d'Estocolm<sup>18</sup> que es va reconèixer per primera vegada la relació necessària entre la **qualitat del medi ambient i el gaudi efectiu dels drets humans**. Relació aquesta confirmada per la jurisprudència del Tribunal Europeu de Drets Humans (TEDH) gràcies a la **interpretació extensiva del dret a la vida privada i familiar segons el Conveni Europeu de Drets Humans i Llibertats Fonamentals**.

La **Carta Social Europea**,<sup>19</sup> vincula la protecció ambiental amb el dret a la protecció de la salut o a la seguretat i higiene, i assenyalava la necessària connexió pel que fa a la necessitat de prendre accions de prevenció, limitació i control de la contaminació com a part de l'obligació de garantir el dret a la salut.

Amb posterioritat, l'any 1989 es va adoptar la **Carta Europea sobre el Medi Ambient i la Salut** en què es reconeix el dret de les persones a gaudir d'un medi ambient que aporti els màxims nivells possibles de salut i benestar. Es reconeix també el dret a la informació i a la participació en els temes mediambientals (art. 1). Així mateix, entre

<sup>16</sup> PMU 2018-2024 <<https://www.barcelona.cat/mobilitat/ca/actualitat-i-recursos/nou-pla-de-mobilitat-urbana-2019-2024>>.

<sup>17</sup> Pacte Internacional de Drets Econòmics, Socials i culturals. Asambleu General en su resolució 2200 A (XXI), de 16 de desembre de 1966.  
<https://www.ohchr.org/sp/professionalinterest/pages/cescr.aspx>

<sup>18</sup> Declaració de la Conferència de les Nacions Unides sobre el Medi Ambient Humà Estocolm (1972)  
<https://www.un.org/es/chronicle/article/de-estocolmo-kyotobreve-historia-del-cambio-climatico>

<sup>19</sup> Carta Social Europea (revisada) de 1996, ó en vigor el 1 de juliol de 1999  
[https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004\\_2009/documents/dv/chartesocialedepliant-/CharteSocialedepliant-es.pdf](https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/dv/chartesocialedepliant-/CharteSocialedepliant-es.pdf)

altres aspectes, es preveu la responsabilitat dels governs i autoritats públiques de protegir el medi ambient i promoure la salut dels éssers humans en el seu territori. S'estableixen estratègies i prioritats entre les quals hi ha **la necessitat d'aplicar mecanismes d'informació, control i avaluació, però també en el desenvolupament, planificació i renovació urbana dirigida a protegir la salut i promoure el benestar. Es fa un especial èmfasi a la protecció dels col·lectius vulnerables.**

A Europa, l'any 1997, mitjançant el **Tractat d'Amsterdam**<sup>20</sup> s'establia la necessitat dels països signants d'establir una acció **conjunta encaminada a garantir la protecció del medi ambient i la salut de la ciutadania** (art. 152 i 174),<sup>21</sup> en conseqüència, la UE va establir com a objectiu millorar la qualitat de vida de la ciutadania, mitjançant la millora del medi ambient, i més concretament reduint els nivells de contaminació, atenent el caràcter nociu que té sobre la salut humana.

La Carta Europa de Salvaguarda dels Drets Humans a la Ciutat estableix el dret dels ciutadans i ciutadanes a un medi ambient sa que cerqui la compatibilitat entre el desenvolupament econòmic i equilibri ambiental. Amb aquesta finalitat, les autoritats municipals adopten, sobre la base del principi de precaució, polítiques de prevenció de la contaminació (incloent-hi la contaminació acústica), d'estalvi de l'energia, de gestió, de reciclatge, reutilització i recuperació dels residus; amplien i protegeixen els espais verds a les ciutats (art. XVIII).

La Carta dels Drets Fonamentals de la Unió Europea<sup>22</sup> estableix que les polítiques de la Unió integraran i garantiran conforme al principi de desenvolupament sostenible un alt nivell de protecció del medi ambient i la millora de la seva qualitat (art. 37).

---

<sup>20</sup> Resolució de 19 de novembre de 1997 sobre el Tractat d'Àmsterdam (CONF 4007/97 - C4-0538/97) A4-0347/97  
<[https://www.europarl.europa.eu/enlargement/positionep/resolutions/191197\\_es.htm](https://www.europarl.europa.eu/enlargement/positionep/resolutions/191197_es.htm)>.

<sup>21</sup> Comunicació de la comissió al consell, al Parlament Europeu y al Comité Económico y Social Europeo. Estrategia europea de medio ambiente y salud (2006) <<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2003:0338:FIN:ES:PDF>>.

<sup>22</sup> Carta de Drets Fonamentals de la Unió Europea. Tractat de Lisboa, 2000. En vigor des del 2009  
<<https://www.europarl.europa.eu/spain/barcelona/resource/static/files/Publicacions/cartadretsfonamentals.pdf>>.

M. Assumpció Vilà i Planas

En el mateix sentit, es pronuncia la Constitució espanyola (art. 37 i 45.1) i estableix el dret de les persones a disposar d'un medi ambient adequat, i una l'obligació de les autoritats públiques de protegir el medi ambient a fi de protegir i millorar la qualitat de vida. I és aquest dret el que es veurà desenvolupat per la normativa específica.<sup>23</sup>

Finalment, la **Llei 33/2011, de 4 d'octubre, general de salut pública**,<sup>24</sup> en què s'estableixen els principis bàsics de l'acció en salut pública (art. 3):

**Principi d'equitat.** Les polítiques, plans i programes que tinguin impacte en la salut de la població han de promoure la disminució de les desigualtats socials en salut i han d'incorporar accions sobre els seus condicionants socials, incloent-hi objectius específics al respecte. Es considera l'equitat en tots els informes públics que tinguin un impacte significatiu en la salut de la població. Igualment, les actuacions en matèria de salut pública han d'incorporar la perspectiva de gènere i de prestar una atenció específica a les necessitats de les persones amb discapacitat.

**Principi de salut pública** en totes les polítiques, que suposa tenir en compte els riscos per la salut en qualsevol política pública.

**Principi de pertinença.** Les actuacions de salut pública atendran la magnitud dels problemes de salut que pretenen corregir, justificant la seva necessitat d'acord amb els criteris de proporcionalitat, eficiència i sostenibilitat.

**Principi de cautela.** L'existència d'indisidis fundats d'una possible afectació greu de la salut de la població, tot i que hagués incertesa científica sobre el caràcter de el risc, ha de determinar la cessació, prohibició o limitació de l'activitat sobre la qual concorren.

**Principi d'avaluació.** Les actuacions de salut pública s'han d'avaluar en el seu funcionament i resultats, amb una periodicitat d'acord amb el caràcter de l'acció implantada.

**Principi de transparència.** Les actuacions de salut pública han de ser transparents. La informació sobre les mateixes ha de ser clara, senzilla i comprensible per al conjunt dels ciutadans.

**Principi de seguretat.** Les actuacions en matèria de salut pública es duren a terme prèvia constatació de la seva seguretat en termes de salut.

<sup>23</sup> Entre d'altres, el Reial Decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora en la qualitat de l'aire; la Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera; la Llei catalana 22/1983, de 21 de novembre, de protecció de l'ambient atmosfèric, i el Decret 203/2009, de 22 de desembre, pel qual es prorroga el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire als municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, aprovat pel Decret 152/2007, de 10 de juliol.

<sup>24</sup> <<https://www.boe.es/eli/es/l/2011/10/04/33/con>>.

## **5. ANÀLISI I VALORACIÓ**

### **5.1 Descripció de les actuacions tipus**

La taxonomia utilitzada per al treball de camp encarregat per al present informe vol ser una eina de treball oberta, que permeti no només classificar segons diversos paràmetres les intervencions ja realitzades, sinó també aquelles que es puguin realitzar en un futur.

Amb l'objectiu d'abordar les intervencions d'urbanisme tàctic desenvolupades a la ciutat de Barcelona durant la pandèmia de la COVID-19 de manera classificada i ordenada per tal d'entendre millor les diferents famílies de solucions experimentals proposades, s'han pres com a base les tipologies adoptades per l'Ajuntament de Barcelona segons la Memòria de les actuacions COVID de novembre 2020 (vegeu, més avall, "Tipologia"). D'aquesta manera es busca facilitar el creuament de dades entre el present treball de recerca i diverses fonts municipals.

A continuació es descriuen els indicadors que permeten codificar les intervencions seleccionades per al desenvolupament de la present investigació. A cada indicador se li assigna un codi que serà utilitzat tant en la matriu general d'intervencions, com en les fitxes tècniques de les intervencions representatives que constitueixen el treball de recerca. La taxonomia d'intervencions està formada per sis indicadors diferenciats, de manera que es pugui accedir al conjunt d'intervencions no només des de la tipologia sinó des d'altres criteris de cerca, com ara la localització o els materials. Els sis indicadors són els següents:

#### **Tipologia**

Les tipologies d'intervenció, extretes del document de l'Ajuntament Memòria de les actuacions COVID, són la primera entrada a la taxonomia. La tipologia identifica el tipus d'intervenció, englobats en "més espai per als vianants", per a les primeres sis tipologies, i seguides per "milliores de xarxes de bus" i "nous corredors bici" per a les dues darreres:

T01 Pacificacions



M. Assumpció Vilà i Planas

T02 Ampliacions de vorera

T03 Talls de laterals

T04 Itineraris segurs als barris

T05 Itineraris segurs de cap de setmana

T06 Retirada de motos de vorera

T07 Millores xarxes bus

T08 Nous corredors Bici

Atès que les intervencions poden respondre a més d'una tipologia, s'incorpora una segona codificació relativa a aquest punt, que permet identificar la combinació del que cada intervenció representa.

## **Usos**

Posteriorment es defineixen les categories segons els usos previstos per a cada intervenció:

U01 Educatiu

U02 Cultural

U03 Comercial

U04 Lleure

U05 Mobilitat

## **Localització**

L'indicador de la localització física de la intervenció identifica en quin districte està situada:

L01 Ciutat Vella

L02 L'Eixample

L03 Sants-Montjuïc

L04 Les Corts

L05 Sarrià - Sant Gervasi

L06 Gràcia

L07 Horta-Guinardó

L08 Nou Barris

L09 Sant Andreu

L10 Sant Martí

## **Elements**

Atès que totes les intervencions consisteixen, essencialment, en proteccions respecte dels vehicles motoritzats, elements de mobiliari i definició de paviments, es proposa una entrada classificatòria que identifiqui de quins d'aquests elements es compon cada intervenció.

### **Defenses**

ED01 Pilons

ED02 Esferes

ED03 Reixes

ED04 New Jersey

EPL01 Plantes

### **Mobiliari**

EMO01 Fusta

EMO02 Formigó

### **Paviments**

EP01 Pintura

EP02 Formigó

## **Materials**

Estudiant les solucions constructives aplicades, es proposen unes categories que identifiquin la materialitat de les intervencions:

MA01 Metall

MA02 Formigó

M. Assumpció Vilà i Planas

MA03 Fusta

MA04 Pintura

MA05 Vegetació

MA06 Altres

## **Morfologia**

Finalment es defineix un indicador per codificar cadascuna de les tres principals característiques morfològiques de l'entorn urbà on se situen les intervencions: lineal, quan es tracta d'un espai vectorial, definit per un eix de moviment clar; cantonada, quan es tracta d'un creuament o articulació de dos o més espais lineals, i central, quan es tracta d'un espai focal, com pot ser una plaça:

MO01 Lineal

MO02 Cantonada

MO03 Central

Finalment, les intervencions seleccionades de la matriu general, configurada a partir de la memòria d'actuacions facilitada pel consistori, van ser objecte d'un treball de camp. Aquest estudi in situ va permetre aproximar-se a les intervencions seleccionades com a més representatives amb un grau de detall suficient per permetre comprovar els aspectes bàsics del seu ús.

## **5.2 Avaluació de les intervencions**

Per tal de respondre als objectius d'aquest treball, es fa una mirada ordenada i sistematitzada de les intervencions desenvolupades a la ciutat de Barcelona durant la pandèmia i es realitza un treball d'observació in situ en diferents actuacions tipus per tal de poder fer un anàlisi sota els criteris següents: accessibilitat, usos, seguretat, logística i comunicació.

## Accessibilitat

Un dels primers aspectes a abordar en termes d'accessibilitat és la dificultat en la mobilitat de les persones i la necessitat de tenir-la en compte per facilitar l'accés i l'ús de l'entorn construït. S'observen escasses accions que resolguin de manera clara l'accessibilitat en aquest sentit, entre les quals es pot destacar el tractament de sòls com en el cas de les escoles Rubén Darío, que incorpora un nou paviment de fusta a nivell de vorera, i el Centre Educatiu Escolàpies Llúria - BCN, que anivella el paviment. També es troben exemples com la terrassa del carrer Còrsega, 450, que, tot i ser una intervenció menor, tracta el paviment sota aquest criteri.

En canvi, en moltes de les pacificacions, tant d'entorns escolars com en l'ampliació de voreres, l'accés, el paviment i els mobiliaris incorporats no compleixen amb alguns requisits bàsics, com comptar amb guals per a un millor accés o disposar de mobiliari inclusiu, per exemple.

En les diferents intervencions, ja siguin pacificacions d'entorns escolars, ampliació de voreres amb els seus respectius talls de carrers (laterals o xamfrans), a més de la dificultat motora, caldria incloure altres dificultats, com la visual i l'auditiva, ja que no s'observen elements que les abordin. Tampoc es troba informació escrita i de símbols, aquests es relacionen més amb la senyalística viària que amb una comunicació inclusiva.

Pel que fa a la universalitat en la mobilitat en bicicleta, hi ha nous carrils bici que no són inclusius, ja que les seves dimensions són tan ajustades que fins i tot es tornen poc operatives per a una bicicleta de dimensions estàndard. Sobre aquest tema, recordar que la síndica ha presentat recentment un estudi sobre La convivència a la via pública derivada de la implementació de la xarxa pedalable<sup>25</sup>.

Pel que fa a les places d'aparcament inclusives, s'observa que en diferents ampliacions de terrasses en xamfrans, s'han mantingut les que hi havia en els mateixos encreuaments.

---

<sup>25</sup> <<https://www.sindicadegreugesbcn.cat/pdf/monografics/xarxa.pedalable.pdf>>

M. Assumpció Vilà i Planas

Tot i que no consten queixes rebudes a la Sindicatura en referència a l'accessibilitat amb motiu de les actuacions d'urbanisme tàctic a partir de l'esclat de la pandèmia, l'observació in situ de moltes de les intervencions dutes a terme evidencia que cal una millora en aquest aspecte. Com a repte/oportunitat, cal considerar com **l'accessibilitat universal i la inclusió des de les seves diferents aproximacions i sensorialitats, es poden transformar en eines per ajudar a definir nous patrons de disseny a l'espai públic**. L'accessibilitat i la inclusió segueixen sent reptes fonamentals que han de tenir solució, sense que aquesta passi per respondre específicament a cada casuística a partir de dissenys molt especialitzats i sectorialitzats, sinó que tendeixi a informar dissenys el més senzills i universals possibles.

## Usos

En referència als usos, si bé una gran part de les intervencions busquen fer front als requisits d'espai que imposa la pandèmia, en molts casos s'observa un ús que és més espontani i que deixa en evidència que la necessitat és anterior a la crisi, com s'observa en els casos de les pacificacions d'entorns escolars. A les hores de sortida d'escola, s'observa un ús considerable de l'espai per part de diferents generacions, que fins i tot no mantenen les distàncies de seguretat que s'estableixen. Tant els pares i mares, durant l'espera, com els nens i nenes en sortir de l'escola, es dispersen i utilitzen els elements disponibles, sobretot transformant el seu ús per socialitzar i jugar, tal com s'observa en elements de fusta o esferes de formigó que, sense ser pròpiament un mobiliari de repòs (banc) o de joc infantil (tobogan), es converteixen de manera orgànica en elements socials i lúdics. El xamfrà dels carrers Còrsega i Sardenya és molt clar en aquest aspecte, i mostra com un disseny obert fomenta múltiples usos, tant previstos com no previstos, i promou una ciutadania activa i amb agència sobre l'espai públic. Ja s'ha apuntat anteriorment que s'han rebut diverses queixes en referència a la nova configuració dels entorns escolars, la majoria de les quals han estat derivades al consistori per tal que sigui coneixedor de les reclamacions de la ciutadania abans d'intervenir supervisant l'actuació municipal per part d'aquesta Sindicatura.

Pel que fa a altres intervencions relacionades amb la mobilitat, la millora de la xarxa de busos i de carrils bici son les més rellevants. Consolidar la nova xarxa de busos (NXB),

consistent en línies d'altres prestacions, línies convencionals i busos de barri, millora el transport públic, i les línies d'altres prestacions (verticals (mar-muntanya), horitzontals (Llobregat-Besòs) i diagonals ajuden a prefigurar les futures superilles en el conjunt de Barcelona. Comptar amb una xarxa de carrils bici més extensa permet que els ciclistes evitin circular per voreres (perill per als vianants) i calçades (perill per als ciclistes), reforça la mobilitat tova i millora el posicionament de Barcelona com a ciutat saludable.

D'altra banda, s'observen usos confusos en certes intervencions que no incorporen una comunicació clara; com a exemple, el tall lateral de la Via Laietana, que és utilitzat simultàniament i de manera desordenada per bicicletes, monopatins i, eventualment, vianants. Aquesta simultaneïtat de modes de mobilitat tova, sumada a les diferències que aquesta ampliació de vorera presenta en el seu trajecte, tant en les dimensions (hi ha trams molt estrets), com en els elements de seguretat que limiten amb la calçada (no sempre n'hi ha), fan que hi hagi confusió i sovint es percebi com un trajecte menys segur, cosa que provoca una certa por que en limita l'ús.

Una cosa semblant passa amb algunes ampliacions de terrasses ubicades a talls laterals que, si bé utilitzen elements físics per limitar amb la calçada, el seu ús habitual es veu afectat a causa de la seva mida sovint reduïda, i més encara en casos de terrasses situades en vies de molta circulació. L'alt trànsit vehicular no només pot provocar por, sinó que fa que els nous espais d'ús per a vianants siguin menys habitables a causa també de la contaminació sonora i olfactiva produïda pels vehicles de motor. No obstant això, les queixes rebudes en aquesta institució són de les persones veïnes afectades acústicament per l'ús d'aquestes ampliacions de terrasses autoritzades més que pels usuaris de les mateixes terrasses.

Cal esmentar que aquest estudi s'ha desenvolupat en temporada d'hivern, així com en temps de limitacions diverses en l'obertura de bars i restaurants, cosa que sens dubte ha influït en l'ús dels espais exteriors observats en el treball de camp. Malgrat tot, cal evidenciar que s'ha observat que les terrasses se segueixen utilitzant fins i tot en dies freds i/o de pluja, encara que amb menys intensitat.

**Les millores de disseny, quant a estratègia, comunicació, seguretat i ergonomia, podrien augmentar el correcte ús de les intervencions.** Si a més es tenen en

M. Assumpció Vilà i Planas

compte els canvis que s'estan produint en les maneres d'habitar, s'obre un nou camp d'oportunitats per projectar l'espai públic de manera innovadora.

Una altra qüestió que cal tenir en compte és el debat sobre el nivell d'utilització dels nous espais per a vianants guanyats al cotxe. Si bé la tradició barcelonina és d'un aprofitament intensiu de l'espai públic, a causa de la seva escassetat relativa i d'un mode de vida mediterrani, molt lligat al carrer, cal reclamar la necessitat estructural de disposar d'espais buits i sense usos predefinits a la ciutat per tal de tenir espais disponibles per a possibles usos emergents, ara més que mai, quan la pandèmia ens obliga a reinventar la nostra relació amb la ciutat.

## **Seguretat**

Vinculant aquest tema amb el que s'ha esmentat en el punt anterior, **la seguretat s'associa a l'ús correcte de les intervencions, ja que un lloc que es mostra com a segur incita a visitar-lo o a usar-lo amb major intensitat.**

L'element de seguretat més utilitzat a nivell quantitatiu han estat els prefabricats de formigó armat coneguts com a *New Jersey*. Si bé han estat molt criticats per ser elements molts durs, d'una escala, un acabat i un disseny pensat per a infraestructures viàries i no per a l'espai públic, el cert és que s'han utilitzat massivament atenent que garanteixen la seguretat, segons la seva homologació, si es produeix l'impacte d'un vehicle en moviment i, en aquest sentit, generaven un límit segur entre l'espai del cotxe i els nous espais d'usos per vianants situats temporalment en calçada, a part que són molt senzills d'instal·lar i tenen un cost molt reduït.

Un altre dels elements de seguretat més comuns és la barana d'acer, utilitzada en moltes intervencions, sobretot en les pacificacions d'entorns escolars. No obstant això, no totes aquestes intervencions compten amb aquest element, com és el cas del tall lateral de l'institut Viladomat, que només compta amb testos cada certs trams, cosa que pot incidir en alguns riscos. Malgrat ser un element que marca un límit clar amb la calçada i evita físicament que els usuaris la traspassin, la barana metàl·lica no evita que un vehicle en moviment la pugui traspassar.

D'altra banda, si les baranes o altres elements de tanca metàl·lica en molts casos són fixos, en d'altres, com en el tall lateral de la Gran Via, són mòbils. En aquests casos, més que protegir, marquen un límit. Si bé això no perjudica la logística, es presenta com una solució menys segura i més temporal. Cal destacar, però, que les queixes rebudes quant a la seguretat fan més referència a l'ús incívic o no disciplinat de certs vehicles de mobilitat personal pels riscos que poden suposar a les persones vianants.

Un altre element important és la comunicació visual que es desenvolupa en diversos dels entorns escolars, generalment disposada al paviment per indicar les zones habitables i en alguns casos alertar els vehicles motoritzats que transiten per la zona. D'altra banda, en el cas de la plaça Sant Miquel, s'aprecia la incorporació d'un nou enllumenat que aporta temes de seguretat.

Si bé un dels blocs importants proposats per l'Ajuntament és el tema de la seguretat, s'hauria d'avançar més en aquesta via. **Un repte important en aquest tema és comptar amb bona comunicació inclusiva, tenint en compte tots els col·lectius implicats, que vagi més enllà de la informació visual.**

Finalment, cal una reflexió més general sobre la seguretat a nivell de percepció ciutadana i de bons usos. En un carrer convencional de Barcelona, els 15 cm d'alçada del voral de granit es consideren com un límit de seguretat entre vorera i calçada suficient. Certament, així són percebuts per la ciutadania, que té assumits una sèrie de comportaments que garanteixen que, efectivament, el voral sigui un límit segur entre vianant i cotxe. En canvi, en els nous espais temporalment cedits al vianant en detriment del cotxe, què és allò que consisteix un límit segur i com utilitzar-lo encara no està definit clarament i seria recomanable treballar per aconseguir més consens social sobre el tema.

## **Logística**

Una de les accions importants pel que fa a la logística és la retirada d'estacionaments en intervencions com les ampliacions de terrasses. Amb aquesta mesura s'han eliminat moltes places d'aparcament i s'han guanyat força metres quadrats per a ús ciutadà. Malgrat tot, no s'aconsegueix detectar una estratègia clara en aquestes intervencions, més enllà que les terrasses que ocupen temporalment la calçada



M. Assumpció Vilà i Planas

tendeixen a ubicar-se en zones de retirada d'estacionament comú. **S'ha comprovat que s'han eliminat espais d'estacionament temporal de càrrega i descàrrega.**

En pacificacions del tipus ampliació de voreres per mitjà de talls laterals, com són, per exemple, els casos dels carrers Consell de Cent o Rocafort, s'aprecia com els vehicles de càrrega i descàrrega utilitzen les zones que estan pintades per a ús de vianants ja que no hi ha previstes zones de càrrega i descàrrega i DUM. En altres casos, la suma d'un nou carril bici i la reubicació d'aparcaments i contenidors d'escombraries, fa que els camions hagin d'aturar-se en el que resta de calçada, cosa que dificulta el trànsit vehicular.

La síndica ha tingut coneixement de la disconformitat i preocupació que la reducció de places de càrrega i descàrrega ha generat en diferents col·lectius, sobretot del teixit comercial i de la restauració, així com dels riscos que comporta per a la ciutadania, i considera que és necessari un redimensionament de les places de manera urgent.

En el cas de talls de carrer en cap de setmana, el pas de vehicles de càrrega i descàrrega i vehicles d'emergència és permès, de manera que la pacificació temporal no interfereix amb les necessitats comercials o de seguretat, bombers i ambulàncies. El mateix passa en els tancaments de carrer, com és el cas de la Gran Via.

D'altra banda, la nova reorganització de l'espai públic també ha afectat la ubicació d'aparcaments de cotxes i motos; situació que podria afectar aquelles economies més febles i que forçosament han de disposar d'un lloc per deixar el vehicle; en aquest aspecte, la síndica creu que cal treballar-hi per no deixar ningú enrere.

Moltes de les intervencions implementades obliguen a replantejar la ubicació dels contenidors de residus, ja s'ha fet esment que aquest ha estat motiu d'algunes de les queixes presentades per la ciutadania. En alguns casos, només ha suposat el seu trasllat proper sense afectar les condicions pròximes per desenvolupar les activitats habituals. No obstant això, hi ha altres casos més desfavorables quant a la seva ubicació, com és el cas d'alguns carrils bici, on per llençar les escombraries cal posicionar-se gairebé en el mateix carril bici, donat el petit espai disposat per a

l'activitat, cosa que podria posar en risc tant els vianants com els ciclistes. Si bé aquestes ubicacions són correctes en relació amb la logística de la retirada dels residus, haurien de disposar-se de manera diferent per evitar aquests conflictes.

D'altra banda, cal preguntar-se pel seguiment i/o manteniment que es fa de les intervencions temporals, especialment en els casos de talls laterals i ampliació de voreres que inclouen mobiliari i que no estan vinculades a escoles o terrasses. La síndica és coneixedora que des del consistori es fa un seguiment de les actuacions dutes a terme, però creu que caldria posar-hi més esforç intensificant el control i avaluant in situ les actuacions, per evitar situacions que podrien considerar-se desateses per manca de coneixement real de la situació.

## **Comunicació**

Les intervencions s'han tornat més recognoscibles al llarg del temps i a través de l'ús de la ciutat en la "nova normalitat". Malgrat aquesta millora en la percepció de les intervencions, s'observa un dèficit de comunicació en diversos nivells, tant pel que fa a les raons de fons per engegar la campanya d'intervencions d'urbanisme tàctic d'emergència, com pel que fa a les maneres d'utilitzar-les en una ciutat sotmesa a lògiques circulatòries diferents de les habituals i assumides per la població. **Aquest dèficit comunicatiu ha pogut incidir en augmentar la confusió i generar, puntualment, alguns problemes de seguretat.**

Es podria dir que hi ha una comunicació molt visual i d'alt impacte en el mateix lloc d'intervenció, principalment pels colors i patrons cridaners que s'utilitzen, però cal preguntar-se si aquesta és la millor manera de procedir, més enllà de la comprensible voluntat, en el primer moment, d'identificar de manera molt clara les noves intervencions, especialment quan s'ha guanyat espai per a usos cívics en detriment de la mobilitat vehicular.

És fonamental comptar amb una bona comunicació de les intervencions com a sistema, ja que els vehicles motoritzats es poden desorientar amb els canvis implementats. Si bé hi ha un alt nivell d'informació a la pàgina web, pot ser que les diferències de velocitats entre l'experiència física i l'avenç de les intervencions, provoquin un cert desconcert i manca de claredat. I tenint en compte que l'espai públic

M. Assumpció Vilà i Planas

és, per antonomàsia, l'espai de tothom, caldria incorporar altres mecanismes de comunicació més universals per assegurar que la informació arriba a totes les persones.

Les intervencions d'urbanisme tàctic motivades per la COVID-19 han provocat una allau d'opinions als mitjans de comunicació i les xarxes socials. Aquestes opinions no sempre han contribuït a aclarir la situació, ans al contrari, sovint han provocat un debat molt pujat de to basat més en apriorismes acrítics (tant en les persones defensores com en les detractores de les intervencions) i en confusions (benintencionades o malintencionades) respecte dels temes de debat que l'urbanisme tàctic post-COVID-19 ha posat sobre la taula.

En fases futures, **una major participació ciutadana permetria fer més conscients els ciutadans sobre les estratègies d'urgència i les visions de futur que afectin l'espai urbà**. El coneixement és fonamental per a un bon ús del lloc.

### 5.3 Consideracions

La pandèmia ha fet evident la necessitat de concebre i localitzar espais prou flexibles per realitzar la funció principal per a la qual han estat concebuts i, al mateix temps, ser capaços d'adaptar-se a unes demandes socials canviants i d'atendre eventualment les necessitats d'una situació de crisi sanitària o de qualsevol altra emergència inesperada.

En situacions d'emergència com la viscuda cal tenir molt present l'aplicació dels principis comunitaris que han d'inspirar no només la normativa de protecció ambiental sinó també les actuacions de les administracions públiques, entre els quals hi ha el **principi de cautela i acció preventiva**, exposat en l'article 191 del Tractat de Funcionament de la Unió Europea, i que fa referència al risc segons el qual, en el cas que les actuacions dels poders públics poguessin causar danys o no existís un consens científic al respecte, les accions en qüestió haurien d'abandonar-se, i haurien de ser revisades conforme es disposi de nova informació científica. Ara bé, aquest

principi només està justificat en el cas de risc potencial i mai justificarà una presa de decisió arbitrària.

Com tampoc pot donar-se una actuació arbitrària en la discrecionalitat que té reconeguda l'Administració local, a l'hora de dissenyar i executar polítiques i línies d'actuació concretes en matèria d'ús de l'espai públic; tanmateix, aquesta discrecionalitat ha de ser congruent amb les normes i els principis que constitueixen la bona Administració, entre els quals hi ha **la particular obligació que té l'Administració de motivar les seves decisions i actuar de manera proporcionada a les finalitats que la justifiquin**, segons s'estableix en la Carta de Drets Fonamentals de la Unió Europea i en l'article XI.2 de la Carta de Ciutadania. Carta de drets i deures de Barcelona.

Dit això, la intensitat i excepcionalitat de la crisi i les greus conseqüències que ha patit molta gent han portat a una reflexió sobre qüestions personals i col·lectives que habitualment no reben l'atenció que segurament mereixen. I entre les matèries que han generat més debat es troba, precisament, el de la idoneïtat dels llocs on vivim a l'hora d'afrontar la pandèmia de la COVID-19 i, per extensió, altres crisis sanitàries similars que ens puguin afectar en el futur.

La conscienciació de bona part de la població de la importància del disseny de les ciutats en l'assoliment d'uns espais més saludables i sostenibles ha permès incrementar, a més, el seu nivell d'implicació i de participació en la definició de les estratègies urbanístiques. La mateixa Carta Europea de Salvaguarda dels Drets Humans a la Ciutat, en l'article XIX, reconeix **el dret a un urbanisme harmoniós entre l'hàbitat, els serveis públics, els equipaments, els espais verds i les estructures destinades als usos col·lectius**.

L'oportunitat de veure de quina manera l'urbanisme pot afrontar amb més eficàcia episodis similars a l'actual i per reflexionar també sobre quines lliçons es poden aprendre per tal de dissenyar una ciutat més saludable, s'ha d'aprofitar al més alt nivell, i en concordança a l'article 102 de la Carta Municipal de Barcelona que indica que, amb un compromís de ciutat sostenible, l'Ajuntament ha de formular i mantenir polítiques dirigides a la preservació, la restauració i la millora del medi ambient urbà natural i, en particular, a assegurar la bona qualitat de l'aigua i de l'aire, l'adequat nivell

M. Assumpció Vilà i Planas

de soroll i la qualitat de l'espai públic i el manteniment i la promoció de la salut pública, entre d'altres.

En aquest sentit, és importantíssim afavorir la participació ciutadana, que, tot i que no serà vinculant per a la decisió que finalment adopti l'Administració, tal com disposa l'article 154 del Decret legislatiu 2/2003, pel qual s'aprova el Text refós de la llei municipal i de règim local de Catalunya, sí que pot ajudar i guiar l'actuació administrativa per tal d'aconseguir la millor solució o, si més no, la més satisfactòria d'entre totes les possibles. Tal vegada, comptar amb una bona comunicació com a pauta en les intervencions a l'espai urbà facilitaria la garantia d'aquest dret fonamental.

Valorar les intervencions dutes a terme a l'espai urbà motivades per l'emergència sanitària, passa per considerar en el grau just cada una d'aquestes decisions i, també, les causes i condicions que les envolten. S'hi afegixen factors excepcionals que fan encara més difícil la seva valoració; d'una banda, el clima d'incertesa entorn de la mateixa pandèmia i, de l'altra, la posada en marxa d'una forma de disseny experimental que tracta d'adequar-se, precisament, a les condicions inestables i transitòries del moment.

En situacions d'emergència com la sobrevinguda és més necessari que mai l'actuació dels serveis públics. Situacions excepcionals sovint reclamen solucions excepcionals, i treballar des de la temporalitat i la reversibilitat és una bona manera d'enfrontar-se a la incertesa provocada per una situació inèdita i sobrevinguda. En la Mesura de Govern de l'Ajuntament de Barcelona, Una nova mobilitat sostenible en un nou espai públic, els objectius s'agrupen en dos grans blocs: el de les mesures prèvies al desconfinament i en el de les mesures per a l'inici del desconfinament. En ambdós casos, quatre línies mestres regeixen les decisions: fomentar els desplaçaments a peu; millorar la seguretat –entenem que en termes sanitaris– del transport públic; fomentar els desplaçaments en bicicleta, i evitar una mobilitat basada en vehicles contaminants.

D'aquesta manera, i aprofitant la situació de confinament, es va preveure habilitar quasi 40.000 m<sup>2</sup> nous per a l'ús dels vianants, i es va intervenir en zones concretes de la ciutat; pel que fa al transport públic, es va plantejar l'augment de carrils bus per fer

més fluïda la circulació d'algunes línies, i pel que fa a les bicicletes, es va preveure un augment de més de 20 quilòmetres de carrils bici, per la qual cosa s'evidencia que el nou paquet de mesures adoptades pel consistori no s'entén com un canvi en la manera d'intervenir a l'espai públic, sinó com la intensificació d'una operativa ja existent, en què es converteix la urgència de la desescalada en una oportunitat.

Les mesures també esmentaven, gairebé de passada, la necessitat d'endegar una campanya de comunicació sobre les mesures preses i la necessitat de garantir la seguretat sanitària a l'espai públic. La poca concreció que en feia el text, permet entendre per què la comunicació ha estat i és un dels punts més febles de l'urbanisme tàctic implementat a la ciutat en aquest període. Cal recordar que l'article XI de la Carta Europea de Salvaguarda dels Drets Humans a la Ciutat reconeix els drets de la ciutadania a ser informada de tot allò que pertoca a la vida social, econòmica, cultural i administrativa local, i l'article XXIV garanteix la transparència de l'activitat administrativa.

Es constata que les accions tàctiques s'han orientat, amb major o menor fortuna, a eliminar espai per al vehicle privat per generar espai per al ciutadà. Malgrat que encara de manera incipient, els espais guanyats al cotxe es comencen a entendre com a **espais urbans que fomentin l'exercici de tots els drets dels ciutadans**, tal com s'estableix en l'objectiu principal de l'Ordenança de mesures per fomentar i garantir la convivència ciutadana a l'espai públic de Barcelona, i no només el dret a la mobilitat. Així, els nous espais urbans han de promoure activitats que acullin els drets a l'aprenentatge, el lleure, la salut, l'expressió artística, la producció, l'intercanvi, la democràcia i l'activisme polític, entre d'altres, sense per això perdre de vista el necessari dret a la mobilitat (tant d'emergència com habitual, tant col·lectiva com individual, tant pública com privada), d'acord amb **els principis de llibertat dels ciutadans i el respecte als altres**, tal com preveu l'Ordenança sobre els usos i els espais públics, que regula tant els usos com les activitats que es duen a terme a les vies i els espais destinats a l'ús públic de titularitat municipal.

Des d'aquest punt de vista, les intervencions temporals realitzades com a resposta a la crisi de la COVID-19 tenen un doble rol: en primer lloc, reconquereixen espai urbà a l'hegemonia del cotxe, i en segon lloc, permeten experimentar noves relacions humanes a l'espai públic, que eventualment poden ser consolidades mitjançant

M. Assumpció Vilà i Planas

intervencions de caràcter més definitiu, com ha anunciat el consistori que té intenció de fer amb l'espai guanyat per les terrasses dels establiments de restauració.

En referència a la tramitació de les sol·licituds d'ampliacions de terrasses, s'han rebut diferents queixes per la manca d'eficàcia per concedir les referides autoritzacions, així com per procedir a delimitar físicament els espais autoritzats per part dels mateixos serveis municipals. També en referència als procediments administratius, s'han rebut queixes de diferents persones titulars d'establiments dedicats a la restauració al Districte de Gràcia als quals els han estat denegades les sol·licituds d'ampliacions d'ocupacions de l'espai públic per instal·lar noves terrasses, i la síndica ha iniciat una actuació d'ofici per valorar si les resolucions denegatòries d'aquestes ampliacions de les terrasses sol·licitades, segons el Decret d'Alcaldia, de 21 de maig de 2020, pel qual s'estableixen mesures en matèria de la reobertura de les terrasses i l'ampliació de l'espai públic per destinar-lo a aquesta activitat, amb ocasió de la flexibilització de les restriccions establertes amb la declaració de l'estat d'alarma, atenen els principis de la bona Administració.

Més enllà de l'excepcionalitat, davant la possible consolidació de les noves intervencions dutes a terme en temps de pandèmia, caldrà estar molt atents al rigorós compliment de la normativa, en referència a aspectes com la participació ciutadana, tenint en compte el caràcter preceptiu, que estableix l'article 37 del Reglament de Participació Ciutadana.

Més enllà de la capacitat de l'urbanisme tàctic per obrir camps a una ciutadania activa, apunta a la possibilitat d'incorporar la temporalitat en el disseny, ús i gestió de l'espai urbà, cosa que fa que la temporalitat no es percebi com una situació excepcional sinó com una condició habitual de la ciutat del segle XXI. La manera en què la temporalitat marcarà el projecte de la ciutat del futur immediat és una pregunta oberta, però ben segur que, més que no pas temporal, com a provisional, l'espai urbà serà temporal perquè serà flexible, adaptable i apropiable.

En resum, tot i que aquest estudi tingui com a finalitat valorar les intervencions de l'urbanisme tàctic durant la pandèmia, cal valorar si aquestes intervencions formen part

d'un contínuum que arrenca abans de la pandèmia i que es preveu que es perllongui després. Algunes de les seves causes responen a qüestions i problemàtiques anteriors a la pandèmia. Millorar la qualitat de l'aire a Barcelona, introduir en l'agenda municipal l'horitzó climàtic i augmentar l'espai urbà destinat a vianants i bicicletes són mesures estratègiques pensades a llarg termini que, davant de les necessitats sanitàries i l'impacte a l'espai urbà provocats per la pandèmia, han intensificat la seva implementació.

En aquest sentit, la síndica, durant aquest any 2020, ha rebut algunes queixes que tenen a veure amb aquestes intervencions que ja s'estaven instaurant abans de la pandèmia, com per exemple la queixa presentada per la Plataforma veïnal SOS Ronda Universitat, quant a la manca d'actuació per solucionar un conflicte que fa temps que existeix de manca d'espai a les voreres i d'excés de parades d'autobusos al carrer, i també les queixes rebudes per les molèsties pels usos fora de l'horari convencional de la superilla de Sant Antoni, que atreu persones un cop ja tancats els locals d'oci i/o restauració de la zona, i que, tot i que actualment no és el cas, és una pràctica habitual que els veïns han posat sobre la taula.

Pel que fa a l'ampliació dels espais per a vianants i la cessió de més superfície a les terrasses dels bars, més enllà de les regulacions ad hoc per als establiments de restauració durant la pandèmia, cal considerar les discrepàncies de les mesures d'urbanisme tàctic en relació amb les terrasses destinades a pal·liar el daltabaix econòmic que ha suposat per a moltes persones el confinament i les regulacions durant la desescalada, i s'ha fet confluïr en una mateixa mesura interessos que semblaven irreconciliables. En certa manera, el mateix es podria dir de l'ampliació d'espai per als vianants en relació amb l'activitat de comerços. Cal recordar que no només es tracta de disposar d'espai a les voreres perquè els vianants puguin caminar respectant les distàncies de seguretat, sinó també per absorbir les llargues cues que des del primer confinament (març del 2020) ens hem acostumat a veure i a fer davant de tot tipus de comerços, especialment farmàcies i establiments d'alimentació.

Així doncs, queda clar que l'urbanisme tàctic es pretén sistemàtic. Són molts els aspectes que així ho demostren: un ús acotat d'elements i solucions que s'adeqüen al lloc des de la combinatòria d'elements finits; el tipus de situacions urbanes en què s'actua (xamfrans, en paral·lel a voreres, davant de centres escolars, etc.); també la



M. Assumpció Vilà i Planas

gran quantitat d'intervencions executades seguint un mateix patró. Allò que encara està per veure és si la suma d'intervencions sistemàtiques acaba confluint en una proposta estratègica participada per la població. Per dir-ho amb altres paraules, es valora la intervenció sistemàtica, per coherència estratègica, per economia, pel seu valor redistributiu, però es planteja el dubte de si les diferents realitats, no exclusivament urbanístiques, dels diferents barris de la ciutat reclamen una actuació més hàbil i més participada entre allò sistemàtic i allò específic. Per il·lustrar aquest punt: no és el mateix intervenir en un barri durament castigat per la COVID-19 com el Raval, que actuar en un barri molt turístic com el Gòtic, gairebé desèrtic durant les restriccions de la pandèmia; de la mateixa manera que no és el mateix actuar en un barri en ple procés de gentrificació (abans de la COVID-19) com Sant Antoni, que en un barri més estable com Sarrià.

La rapidesa amb què opera l'urbanisme tàctic implica també tenir certa agilitat a l'hora de detectar llocs de la ciutat on cal actuar. En aquest sentit, calen eines eficaces per llegir la ciutat, descobrir-hi oportunitats i fer-la més intel·ligible. Es creu fermament que les noves cartografies urbanes, les noves maneres de representar-nos la ciutat, han de deixar de limitar-se a les aproximacions estrictament espacials ancorades en la permanència i incorporar el vessant de la temporalitat i la transformació contínua. En el món actual, probablement, allò que cal comprendre abans que res és el component transformatiu de la ciutat. Per tant, el projecte urbà, com a projecte cívic, no és estrictament espacial, sinó que incorpora el temps com a mecanisme i com a horitzó per construir una ciutat més justa i saludable, bressol d'una societat més rica i plena.

En aquest sentit, una característica dels elements d'urbanisme tàctic és la precarietat. Certament, aquests provenen en la gran majoria de l'enginyeria civil i de la senyalització viària i no són elements pensats des del seu valor estètic: tanques metàl·liques, New Jerseys, pintures, pals grocs, separadors cargolats a terra, són peces. I, precisament perquè són precaris, són reconfigurables. Abans que una mesura imposada, cal entendre'ls com una comprovació que obre un procés de prova-error on també hi hauria de participar, de manera activa, la ciutadania, i de la mateixa manera que les intervencions s'han de poder fer ràpid, també ha de poder ser ràpid i econòmic el seu desmantellament, reconfiguració o redistribució quan així convingui.

Finalment, es vol tornar a posar èmfasi en el fet que qualsevol intervenció en l'àmbit públic, especialment quan incorpora noves dinàmiques o tracta de promoure nous pactes, està obligada a explicar-se. L'avinentsa d'una nova solució no passa només per la seva qualitat o millora (subjectiva en molts aspectes), sinó per la seva capacitat de no deixar una ampli sector de la població fora de joc. Per tant, les intervencions dutes a terme en la mesura que inusuals a Barcelona, cal que siguin explicades millor i sotmeses a la crítica constructiva i la participació. Al cap i a la fi el paisatge urbà és un bé compartit i la comoditat i el confort que ens provoca depèn en alt grau d'unes rutines i costums adquirits al llarg del temps i no sempre fàcils de canviar.

Tot i preveure's en el paquet de mesures del Plenari urgent del 25 d'abril de 2020 el fet de comunicar les intervencions als ciutadans, i fer-los-en partícips en la mesura del possible, probablement ha estat el punt més dèbil de tota l'operació. Malgrat els esforços fets sobretot per mantenir actualitzades les pàgines web, bona part de la població s'ha sentit desorientada. La dificultat d'accedir de manera àgil i clara a la informació actualitzada, especialment en un context de canvi molt ràpid i generalitzat, ha accentuat en certs casos la percepció d'arbitrarietat de les intervencions d'urbanisme tàctic, malgrat que sembla que la major part d'aquestes s'han dut a terme de manera sistemàtica i alineada amb línies mestres de desenvolupament urbà consensuades (un cas molt clar seria la concentració d'intervencions tàctiques als carrers Consell de Cent o Girona, dues vies proposades com a eventuais corredors verds pel planejament estratègic, o el carril bici del carrer Aragó, una de les principals vies de mobilitat rodada del centre de la ciutat).

D'aquesta manera, la manca d'iniciatives dirigides a explicar el sentit de les noves senyalitzacions, per tal de reforçar la legitimitat de l'acció de Govern i procurar la comprensió i conformitat de la ciutadania en un assumpte tan sensible com ha estat l'ús de l'espai públic en temps de pandèmia, es pot dir que és un dels elements clau a millorar de cara a futures actuacions en el marc de l'urbanisme tàctic.

Un altre aspecte importantíssim a millorar és el tema de l'accessibilitat universal; tal com s'estableix en la Llei 13/2014 d'accessibilitat de Catalunya; cada municipi ha de tenir un pla d'accessibilitat que ha d'incloure tots els àmbits, i en aquest estudi ha quedat evidenciat que cal incorporar noves mesures tant en l'àmbit de l'accessibilitat comunicativa, així com d'implementació dels elements que constitueixen l'urbanisme

M. Assumpció Vilà i Planas

tàctic, per garantir que ningú es vegi discriminat o se senti desigual per la seva condició, i aconseguir d'aquesta manera una ciutat més justa i equitativa.

D'altra banda, cal destacar que la síndica s'ha fet ressò de les fites dels Objectius de Desenvolupament Sostenible que el consistori ha localitzat i identificat a la ciutat, quantificant-les per tal d'aconseguir millores per als propers anys i amb l'horitzó 2030, i entre les que són d'afectació en relació amb aquest estudi, cal destacar la fita 3.9 **(ODS 3. Garantir una vida sana i promoure el benestar per a totes les persones a totes les edats)**, que consisteix a reduir dràsticament les morts causades per l'excés de contaminació, ja que s'ha evidenciat que l'excessiva contaminació agreuja l'impacte de moltes malalties, i principalment les d'afectació pulmonar, i les fites 11.2, 11.3, 11.6 i 11.7 **(ODS 11. Aconseguir que les ciutats i els assentaments humans siguin inclusius, segurs, resilients i sostenibles)**, que consisteixen a augmentar l'ecomobilitat, fonamentada en un sistema de transport públic de màxima qualitat, sostenible i inclusiu, assolir amb consens social un canvi de model urbà per disposar d'un espai públic més saludable, especialment a l'entorn de les escoles, acomplir els l·lindars de qualitat de l'aire recomanats per l'OMS i crear un espai públic més verd, més segur i més jugable. D'aquí algunes de les recomanacions que es fan amb la finalitat d'impulsar l'acompliment d'aquests objectius, com ara les referents a l'ús del verd com a element d'urbanisme tàctic.

La promoció del dret a la ciutat, la construcció d'un entorn urbà saludable i sostenible, la garantia de tots els drets del ciutadà a l'espai públic, i no únicament el dret a la mobilitat, la promoció de la ciutat mixta i diversa, el foment de la vida de barri a través de la proximitat, l'incentiu a la mobilitat tova, la prioritització dels vianants, les conseqüències que tot això té en el clima, la salut i l'ecologia, entre moltes altres qüestions de fons, haurien de ser els pilars que defineixin les intervencions a l'espai públic de Barcelona.

Així doncs, es pot assegurar que la qualitat de vida a la ciutat està estretament lligada a drets com són la mobilitat sostenible i l'urbanisme harmoniós, el medi ambient i la salut. Els diferents drets a la ciutat estan interconnectats, i és **necessari un enfocament de drets humans de les polítiques públiques urbanes sistèmic i integrat, que interrelacioni els diversos drets.**

## 6 RECOMANACIONS

Per concloure aquest treball, la síndica emet una sèrie de recomanacions, d'acord amb les observacions i valoracions fetes en els capítols anteriors i amb el benentès que puguin ser d'utilitat perquè l'Ajuntament de Barcelona sigui eficaçment garant dels drets de totes les persones en l'aplicació de l'urbanisme tàctic a la ciutat:

- Fomentar una participació real i efectiva de tota la ciutadania, i especialment dels col·lectius més afectats, per tal de garantir un ús de l'espai públic inclusiu per a tothom.
- Incrementar la comunicació, prèviament i durant la implementació de noves mesures, per assegurar que la informació sobre els seus usos arribi a totes les persones.
- Fer que les mesures a implementar siguin senzilles d'interpretar i intentar ordenar al màxim els tipus d'elements i materials a utilitzar per facilitar-ne la comprensió i així fomentin l'ús per al qual han estat dissenyades.
- Incorporar la presència d'agents cívics per corregir possibles disfuncions en el usos que es donin a l'espai públic.
- Afavorir la seguretat de totes les persones, tant en horari diürn com nocturn, i millorar sensiblement la il·luminació allà on la seguretat es vegi compromesa.
- Revisar les intervencions dutes a terme per tal de garantir l'accessibilitat universal com a element transversal d'intervenció a l'espai públic.
- Realitzar un manteniment constant dels elements instal·lats, així com fer un seguiment de punts crítics i possibles incidències a corregir per evitar futurs accidents.
- Valorar si els espais públics donen resposta a les necessitats dels qui els habiten i els utilitzen i, si no és així, revocar-los i redissenyar-los d'immediat.
- Repensar la ciutat per tal de garantir uns serveis públics de proximitat que facilitin la mobilitat i ajudin a reduir la presència i ús de vehicles a l'espai públic.

M. Assumpció Vilà i Planas

- Integrar encara més l'ús del verd, com ara jardineres, en les mesures d'urbanisme tàctic en pro de la sostenibilitat.
- Identificar els espais verds i les rutes per a la pràctica esportiva, i impulsar espais de gimnàstica dins dels parcs o àrees verdes.
- Dimensionar correctament les zones de càrrega i descàrrega per evitar-ne usos indeguts.
- Establir un nou pla d'aparcaments aprofitant els existents en edificis, tant públics com privats, per contrarestar la reducció de places al carrer.
- Fer inspeccions de comprovació rutinàries de les noves autoritzacions d'ocupació de l'espai públic per evitar possibles riscos i molèsties al veïnat.
- Dotar les actuacions de qualitat, guanyant espai per als vianants i començant per aquells barris que més ho necessitin (voreres estretes, massificació...).
- Potenciar l'ús de les noves tecnologies de la informació i comunicació (TIC), com el BigData, per a l'anàlisi intel·ligent i poder extreure informació útil i fiable per a la priorització de les necessitats a l'espai públic.

## 7 BIBLIOGRAFIA

- Ponce Solé, J. El dret a la ciutat i els drets en la ciutat. *Revista Catalana de Dret Públic*. <<https://eapc-rcdp.blog.gencat.cat/2017/11/22/el-dret-a-la-ciutat-i-els-drets-en-la-ciutat-juli-ponce-sole>>.
- Paez, Roger, Faura, Ramon, Araya, María i Joelle Nader. Urbanisme tàctic en temps de pandèmia: Intervencions temporals en l'espai urbà de Barcelona motivades per la COVID-19. Barcelona: Elisava Research i Sindicatura de Greuges de Barcelona, 2021.
- RD 463/2020, de 14 de març, que declara l'estat d'alarma <[https://www.boe.es/biblioteca\\_juridica/codigos/codigo.php?id=355&modo=2&nota=0&tab=2](https://www.boe.es/biblioteca_juridica/codigos/codigo.php?id=355&modo=2&nota=0&tab=2)>.
- RD 932/2020, de 25 d'octubre, que declara l'estat d'alarma.
- Carta Europea Drets Humans a la Ciutat. Saint-Denis (2000) <[https://repositori.lecturafacil.net/sites/default/files/2013%20Carta%20europea%20salvaguarda%20BCN\\_CAT.pdf](https://repositori.lecturafacil.net/sites/default/files/2013%20Carta%20europea%20salvaguarda%20BCN_CAT.pdf)>.
- Nova Agenda Urbana, Programa de les Nacions Unides per als Assentaments Humans. Habitat III. Quito 2016 <<http://uploads.habitat3.org/hb3/New-Urban-Agenda-GA-Adopted-68th-Plenary-N1646660-S.pdf>>.
- Resolució A2-154/88. C 290 de 14 de novembre de 1988, p. 51 <<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/2e48ac50-d28b-4caa-b33b-6b7c9ccdf6e8/language-es>>.
- Llibre verd de la mobilitat urbana <<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0551:FIN:ES:PDF>>.
- Mobilitat Urbana Sostenible. Resolució del Parlament Europeu de 2 de desembre de 2013. "Junts per una mobilitat urbana competitiva i eficient en l'ús dels recursos". (Resolució 2014/2242(INI)) <<https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015IP0423&from=ES>>.
- Llei 22/1998, de 30 de desembre, Carta Municipal de Barcelona <<https://ajuntament.barcelona.cat/transparencia/ca/carta-municipal-0>>.
- PMU 2013-2018 <<https://www.barcelona.cat/mobilitat/ca/qui-som/pla-de-mobilitat-urbana>>.  
<[https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/documents/pmu\\_sintesi\\_catala.pdf](https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/documents/pmu_sintesi_catala.pdf)>.

M. Assumpció Vilà i Planas

- PMU 2018-2024 <<https://www.barcelona.cat/mobilitat/ca/actualitat-i-recursos/nou-pla-de-mobilitat-urbana-2019-2024>>.
- Pacte Internacional de Drets Econòmics, Socials i culturals. Asambleia General, en su resolución 2200 A (XXI), de 16 de desembre de 1966.  
<<https://www.ohchr.org/sp/professionalinterest/pages/cescr.aspx>>.
- Declaració de la Conferència de les Nacions Unides sobre el Medi Ambient Humà, Estocolm (1972) <<https://www.un.org/es/chronicle/article/de-estocolmo-kyotobreve-historia-del-cambio-climatico>>.
- Carta Social Europea (revisada) de 1996, en vigor l'1 de juliol de 1999  
<[https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004\\_2009/documents/dv/charteso\\_cialedepliant-/CharteSocialedepliant-es.pdf](https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/dv/charteso_cialedepliant-/CharteSocialedepliant-es.pdf)>.
- Resolució de 19 de novembre de 1997 sobre el Tractat d'Àmsterdam (CONF 4007/97 - C4-0538/97)A4-0347/97  
<[https://www.europarl.europa.eu/enlargement/positionep/resolutions/191197\\_e\\_s.htm](https://www.europarl.europa.eu/enlargement/positionep/resolutions/191197_e_s.htm)>.
- Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo y al Comité Económico y Social Europeo. Estrategia europea de medio ambiente y salud (2006) <<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2003:0338:FIN:ES:PDF>>.
- Carta de Drets Fonamentals de la Unió Europea. Tractat de Lisboa. 2000. En vigor des del 2009  
<<https://www.europarl.europa.eu/spain/barcelona/resource/static/files/Publicacions/cartadretsfonamentals.pdf>>.
- Una nova mobilitat sostenible en un nou espai públic: Mesura de Govern. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.  
<[https://es.slideshare.net/Barcelona\\_cat/una-nova-mobilitat-sostenible-en-un-nou-espai-pblic](https://es.slideshare.net/Barcelona_cat/una-nova-mobilitat-sostenible-en-un-nou-espai-pblic)>.
- Àrea Metropolitana de Barcelona (2020). El PDU, la COVID-19 i la ciutat saludable. Barcelona: AMB <https://urbanisme.amb.cat/visions/pdu-COVID-19-i-la-ciutat-saludable>>.
- Banai, R. (2020). *Pandemic and the planning of resilient cities and regions*. Cities, 106, 102929.

- Baran, 1964, per la distinció que Paul Baran fa entre xarxes centralitzades, descentralitzades i distribuïdes. Per a la seva aplicació al planejament urbà, vegeu Allen, 1999; Dupuy, 2008; Chakrabati, 2013.
- Cerdà, I. (2018). *General Theory of Urbanization 1867*. Ed. Vicente Guallart. Trans. Angela Kay Bunning. Nova York: Actar.
- "Charter for the Ecosystemic Planning of Cities and Metropolises" (2019) <<http://www.cartaurbanismoecosistemico.com/index2eng.html>>.
- "Charter of the New Urbanism" (1996) <<https://www.cnu.org/who-we-are/charter-new-urbanism>>.
- Connolly, J. (2020). *Global Crisis Leadership for Disease-Induced Threats: One Health and Urbanisation*. *Global Policy*, 11(3), 283-292.
- De Gracia, J. A. (2020). Una perspectiva urbana de la pandèmia en Panamà. on the w@ terfront. *Public Art. Urban Design. Civic Participation. Urban Regeneration*, 62(8), 3-26.
- OMS | El enfocament multisectorial de la OMS «Una salut». (2017). WHO. <<http://www.who.int/features/qa/one-health/es/>>.
- Rueda, S. (2020). *Regenerando el Plan Cerdà. De la manzana de Cerdà a la supermanzana del urbanismo ecosistémico*. Barcelona: Agbar.
- Santacana, F. (2000). *El planejament estratègic*. Barcelona: Publicacions i Edicions de la Universitat de Barcelona.
- Solà-Morales, M. de (1999). *El projecte urbà*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya.

Barcelona, 5 de març de 2021